

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 731 393 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
13.12.2006 Patentblatt 2006/50

(51) Int Cl.:
B60T 15/04^(2006.01) B60T 17/00^(2006.01)

(21) Anmeldenummer: 06010660.6

(22) Anmeldetag: 24.05.2006

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HU IE IS IT LI LT LU LV MC NL PL PT RO SE SI
SK TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL BA HR MK YU

(72) Erfinder:
• Hilberer, Eduard
68766 Hockenheim (DE)
• Széll, Péter
6342 Drágszél (HU)

(30) Priorität: 10.06.2005 DE 102005027043

(74) Vertreter: Schönmann, Kurt
Knorr-Bremse AG
Moosacher Strasse 80
80809 München (DE)

(71) Anmelder: KNORR-BREMSE SYSTEME FÜR
NUTZFAHRZEUGE GMBH
80809 München (DE)

(54) **Luftaufbereitungsanlage und Feststellbremsventilmodul für eine Nutzfahrzeugbremsanlage**

(57) Die Erfindung betrifft eine Luftaufbereitungsanlage (100), insbesondere eine elektronisch gesteuerte Luftaufbereitungsanlage (100), zur Versorgung einer Nutzfahrzeugbremsanlage mit Druckluft, mit einem Gehäuse (110) und mit Anschlüssen (112, 114, 116), die dazu vorgesehen sind, mit einem Feststellbremsventilmodul (200) verbunden zu werden. Erfindungsgemäß ist dabei vorgesehen, dass dem Gehäuse (110) eine Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung (118) zugeordnet ist.

Die Erfindung betrifft weiterhin ein Feststellbremsventilmodul (200) zum Beaufschlagen zumindest eines Feststellbremszylinders (312) einer Nutzfahrzeugbremsanlage mit Druckluft, mit einem Gehäuse (210) und mit Anschlüssen (212, 214, 216), die dazu vorgesehen sind, mit einer Luftaufbereitungsanlage (100) verbunden zu werden. In diesem Zusammenhang ist erfindungsgemäß vorgesehen, dass dem Gehäuse (210) eine Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung (218) zugeordnet ist.

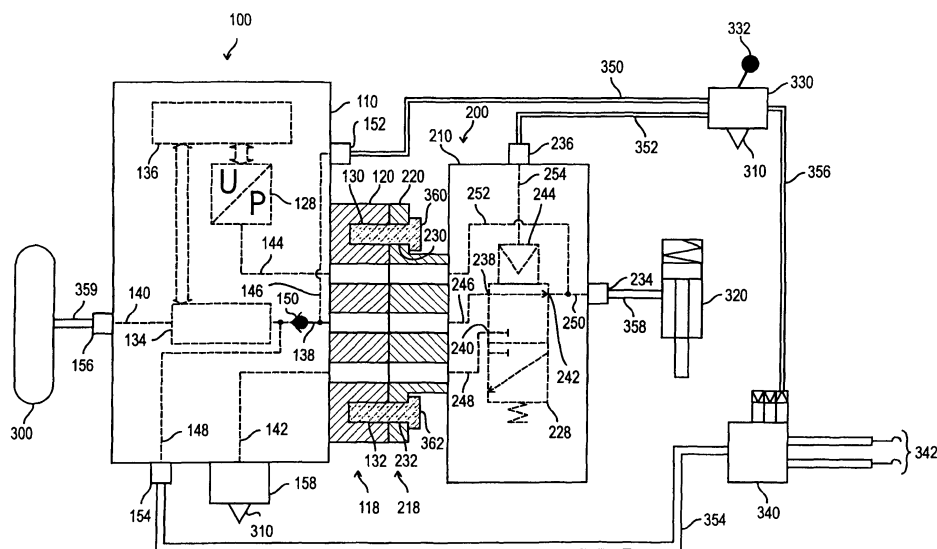


Fig. 3

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Luftaufbereitungsanlage, insbesondere eine elektronisch gesteuerte Luftaufbereitungsanlage, zum Versorgen einer Nutzfahrzeugbremsanlage mit Druckluft, mit einem Gehäuse und mit Anschlüssen, die dazu vorgesehen sind, mit einem Feststellbremsventilmodul verbunden zu werden.

[0002] Die Erfindung betrifft weiterhin ein Feststellbremsventilmodul zum Beaufschlagen zumindest eines Feststellbremszylinders einer Nutzfahrzeugbremsanlage mit Druckluft, mit einem Gehäuse und mit Anschlüssen, die dazu vorgesehen sind, mit einer Luftaufbereitungsanlage verbunden zu werden.

[0003] Eine gattungsgemäße Luftaufbereitungsanlage und ein gattungsgemäßes Feststellbremsventilmodul sind beispielsweise aus der DE 103 41 723 bekannt. Beim Stand der Technik werden die entsprechenden Anschlüsse der Luftaufbereitungsanlage über Pneumatikleitungen mit den entsprechenden Anschlüssen des Feststellbremsventilmoduls verbunden, das an einer geeigneten Stelle beabstandet von der Luftaufbereitungsanlage angeordnet ist. Beispielsweise ist es beim Stand der Technik erforderlich, den in einem dem Feststellbremsventilmodul nachgeschalteten Feststellbremszylinder herrschenden Druck über eine vergleichsweise lange Messleitung zu der Luftaufbereitungsanlage zurückzuführen, um ihn dort zu sensieren. Weiterhin ist es beim Stand der Technik erforderlich, einen Versorgungsdruckanschluss des Feststellbremsventilmoduls über eine Versorgungsleitung, die einen entsprechend großen Querschnitt aufweisen muss, mit einem Anschluss der Luftaufbereitungsanlage zu verbinden, der über diese mit einem Druckluftvorrat in Verbindung gebracht werden kann.

[0004] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, die gattungsgemäßen Luftaufbereitungsanlagen und die gattungsgemäßen Feststellbremsventilmodule derart weiterzubilden, dass die erforderliche Anzahl beziehungsweise die erforderliche Länge der Verbindungsleitungen reduziert wird, ohne das Betriebsverhalten negativ zu beeinflussen.

[0005] Diese Aufgabe wird durch die Merkmale der unabhängigen Ansprüche gelöst.

[0006] Vorteilhafte Ausführungsformen und Weiterbildungen der Erfindung sind in den abhängigen Ansprüchen angegeben.

[0007] Die erfindungsgemäße Luftaufbereitungsanlage baut auf dem gattungsgemäßen Stand der Technik dadurch auf, dass dem Gehäuse eine Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung zugeordnet ist. Durch diese Lösung ist es möglich, das Feststellbremsventilmodul direkt an der Luftaufbereitungsanlage zu befestigen, so dass sich zur Verbindung der jeweiligen Anschlüsse zumindest extrem kurze Leitungslängen ergeben. Idealerweise können zur Verbindung der jeweiligen Anschlüsse vorgesehene Verbindungsleitungen jedoch vollständig entfallen, wie dies nachfolgend noch näher

erläutert wird.

[0008] Vorzugsweise ist bei der erfindungsgemäßen Luftaufbereitungsanlage vorgesehen, dass zumindest einer der Anschlüsse im Bereich der Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung angeordnet ist. Die Anordnung der Anschlüsse ist dabei in besonders vorteilhafter Weise derart, dass sich bei der Befestigung eines Feststellbremsventilmoduls eine zumindest weitgehend automatische Verbindung mit den entsprechenden Anschlüssen des Feststellbremsventilmoduls ergibt.

[0009] Insbesondere im vorstehend erläuterten Zusammenhang wird es für die erfindungsgemäße Luftaufbereitungsanlage als vorteilhaft erachtet, dass die Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung einen Flansch umfasst. Der Begriff "Flansch" soll im Zusammenhang mit der vorliegenden Erfindung breit ausgelegt werden und alle Anschlusselemente umfassen, die dazu geeignet sind, mit entsprechenden Anschlusselementen eines Feststellbremsventilmoduls zusammenzuwirken. Bevorzugt wird jedoch eine in einer Ebene liegende Kontaktfläche.

[0010] In diesem Zusammenhang sieht eine besonders bevorzugte Weiterbildung der erfindungsgemäßen Luftaufbereitungsanlage vor, dass in dem Flansch zumindest ein Luftkanal mit einem freien Ende ausgebildet ist, das einen der Anschlüsse bildet. Eine besonders effiziente Lösung wird erzielt, wenn alle erforderlichen Anschlüsse durch entsprechende freie Enden von in dem Flansch vorgesehenen Luftkanälen gebildet werden. Dies gilt insbesondere, wenn das an der Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung zu befestigende Feststellbremsventilmodul über Anschlüsse verfügt, die von der Geometrie her korrespondierend angeordnet sind. In diesem Fall kann auf separate Verbindungsleitungen vollständig verzichtet werden. Gegebenenfalls können im Bereich der jeweiligen Anschlüsse Dichtungseinrichtungen vorgesehen werden, die separat ausgebildet oder der Luftaufbereitungsanlage und/oder dem Feststellbremsventilmodul zugeordnet sein können. Beispielsweise können zu diesem Zweck geeignete Beschichtungen verwendet werden.

[0011] Insbesondere wenn auf separate Verbindungsleitungen vollständig verzichtet werden soll, wird es für die erfindungsgemäße Luftaufbereitungsanlage bevorzugt, dass die Anschlüsse einen ersten Anschluss umfassen, der mit einem in dem Gehäuse untergebrachten Drucksensor in Verbindung steht. Über den ersten Anschluss kann somit beispielsweise der in einem Feststellbremszylinder herrschende Druck zur Erfassung durch den Drucksensor zugeführt werden. Dies ist insbesondere vorteilhaft, wenn das Feststellbremsventilmodul über einen entsprechenden Anschluss verfügt, der mit einem Bereich in dem Feststellbremsventilmodul in Verbindung steht, in dem ein Druck herrscht, der mit dem Druck in dem Feststellbremszylinder zumindest in einer bekannten Korrelation steht. In diesem Fall kann auf eine Messleitung vollständig verzichtet werden.

[0012] Weiterhin wird es für die erfindungsgemäße

Luftaufbereitungsanlage bevorzugt, dass die Anschlüsse einen zweiten Anschluss umfassen, der über die (elektronische) Luftaufbereitungsanlage mit einem Druckluftvorrat in Verbindung gebracht werden kann. Diese Lösung ist vorteilhaft, weil das an der Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung zu befestigende oder befestigte Feststellbremsventilmodul dann einen Druckluftzufuhranschluss aufweisen kann, der ohne Zwischenschaltung einer Versorgungsleitung mit dem zweiten Anschluss verbunden werden beziehungsweise sein kann.

[0013] In ähnlicher Weise wird es für die erfindungsgemäße Luftaufbereitungsanlage als vorteilhaft erachtet, dass die Anschlüsse einen dritten Anschluss umfassen, der über die elektronische Luftaufbereitungsanlage mit einer Drucksenke in Verbindung gebracht werden kann. Ein derartiger dritter Anschluss ist beispielsweise vorteilhaft, wenn die Luftaufbereitungsanlage einen Schalldämpfer aufweist, der der Drucksenke vorgeschaltet ist. In diesem Fall kann beispielsweise ein Feststellbremszylinder über ein an der Feststellbremsmodul-Befestigungseinrichtung befestigtes Feststellbremsventilmodul und die Luftaufbereitungsanlage entlüftet werden. Ein derartiger dritter Anschluss kann jedoch insbesondere dann entfallen, wenn ein an der Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung zu befestigendes oder befestigtes Feststellbremsventilmodul oder ein diesem nachgeschalteter Feststellbremszylinder selbst in geeigneter Weise mit einer Drucksenke verbunden werden kann.

[0014] Das erfindungsgemäße Feststellbremsventilmodul baut auf dem gattungsgemäßen Stand der Technik dadurch auf, dass dem Gehäuse eine Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung zugeordnet ist. Auch dadurch wird erzwungen, dass das Feststellbremsventilmodul und die Luftaufbereitungsanlage unmittelbar benachbart zueinander angeordnet sind, wodurch die zur Verbindung der jeweiligen Anschlüsse erforderlichen Leitungslängen zumindest sehr kurz sind. Vorzugsweise kann auf derartige Verbindungsleitungen jedoch vollständig verzichtet werden, wie dies im Zusammenhang mit der erfindungsgemäßen Luftaufbereitungsanlage bereits erläutert wurde. Auf die entsprechenden Ausführungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen. Dies gilt sinngemäß auch für die nachfolgend genannten vorteilhaften Weiterbildungen des erfindungsgemäßen Feststellbremsventilmoduls.

[0015] Vorzugsweise ist bei dem erfindungsgemäßen Feststellbremsventilmodul vorgesehen, dass zumindest einer der Anschlüsse im Bereich der Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung angeordnet ist. Diese Lösung ermöglicht insbesondere eine zumindest weitgehend automatische Verbindung der jeweiligen Anschlüsse, wenn das Feststellbremsventilmodul an einer entsprechend ausgelegten Luftaufbereitungsanlage befestigt wird.

[0016] Auch für das erfindungsgemäße Feststellbremsventilmodul wird es als vorteilhaft erachtet, dass

die Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung einen Flansch umfasst. Hinsichtlich der Definition des Begriffes "Flansch" wird auf die entsprechenden Ausführungen im Zusammenhang mit der erfindungsgemäßen Luftaufbereitungsanlage verwiesen.

[0017] Ähnlich wie für die erfindungsgemäße Luftaufbereitungsanlage, wird es auch für das erfindungsgemäße Feststellbremsventil bevorzugt, dass in dem Flansch zumindest ein Luftkanal mit einem freien Ende ausgebildet ist, das einen der Anschlüsse bildet. Dem oder den freien Enden können zumindest teilweise geeignete Dichtungsmittel zugeordnet sein.

[0018] Bei bevorzugten Ausführungsformen des erfindungsgemäßen Feststellbremsventilmoduls ist vorgesehen, dass die Anschlüsse einen ersten Anschluss umfassen, der mit einem Feststellbremszylinderanschluss in Verbindung steht. Dieser erste Anschluss kann insbesondere dazu dienen, den in einem an das Feststellbremsventilmodul angeschlossenen Feststellbremszylinder herrschenden Druck zum Zwecke der Sensierung einer Luftaufbereitungsanlage zuzuführen, die mit einem entsprechenden Drucksensor oder Druckschalter ausgestattet ist. Daher steht der erste Anschluss des Feststellbremsventilmoduls vorzugsweise ohne dazwischen geschaltete weitere Komponenten mit dem Feststellbremszylinderanschluss in Verbindung. Durch diese Lösung kann auf eine separate Messleitung vollständig verzichtet werden.

[0019] Weiterhin wird es für das erfindungsgemäße Feststellbremsventilmodul als vorteilhaft erachtet, dass die Anschlüsse einen zweiten Anschluss umfassen, der über ein dem Feststellbremsventilmodul zugeordnetes Feststellbremsventil mit einem Feststellbremszylinderanschluss in Verbindung gebracht werden kann, um einen angeschlossenen Feststellbremszylinder mit Druck zu beaufschlagen. Ein derartiger zweiter Anschluss kann besonders vorteilhaft mit einem zweiten Anschluss der erfindungsgemäßen Luftaufbereitungsanlage zusammenwirken, wie er oben erläutert wurde.

[0020] Weiterhin kann im Zusammenhang mit dem erfindungsgemäßen Feststellbremsventilmodul vorgesehen sein, dass die Anschlüsse einen dritten Anschluss umfassen, der über ein dem Feststellbremsventilmodul zugeordnetes Feststellbremsventil mit einem Feststellbremszylinderanschluss in Verbindung gebracht werden kann, um einen Feststellbremszylinder zu entlüften. Dieser Lösung ist beispielsweise vorteilhaft, wenn die Entlüftung über einen Schalldämpfer erfolgen soll und dem Feststellbremszylinder beziehungsweise dem Feststellbremsventilmodul kein entsprechender Schalldämpfer zugeordnet ist, die entsprechende Luftaufbereitungsanlage jedoch über einen derartigen Schalldämpfer verfügt.

[0021] Gemäß einer bevorzugten Weiterbildung des erfindungsgemäßen Feststellbremsventilmoduls ist vorgesehen, dass es einen Steueranschluss aufweist, über den einem dem Feststellbremsventilmodul zugeordneten Feststellbremsventil zu dessen Ansteuerung Druckluft zugeführt werden kann. Bei dem Feststellbremsventil

kann es sich insbesondere um ein Relaisventil mit einem Steuereingang handeln, der dann mit dem Steueranschluss in Verbindung steht. Vorzugsweise ist der Steueranschluss nicht im unmittelbaren Bereich der Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung vorgesehen.

[0022] Jedes System, das über eine erfindungsgemäße Luftaufbereitungsanlage und ein an dieser befestigtes erfindungsgemäßes Feststellbremsventilmodul verfügt, fällt in den Schutzbereich der zugehörigen Ansprüche. Bei einem derartigen System ergeben sich Wechselwirkungen, die auch die erfindungsgemäße Luftaufbereitungsanlage und/oder das erfindungsgemäße Feststellbremsventilmodul für sich kennzeichnen können, und auch aus derartigen Wechselwirkungen resultierende, für den Fachmann erkennbare Merkmale sollen für die erfindungsgemäße Luftaufbereitungsanlage und/oder das erfindungsgemäße Feststellbremsventilmodul als offenbart gelten.

[0023] Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Erfindung zu einem elektronischen Luftaufbereitungssystem führen kann, das ein angeflanshtes Feststellbremsrelaisventil zum Steuern des Druckes in den Feststellbremszylindern einer Nutzfahrzeugbremsanlage aufweist. Der Flansch ist dabei vorzugsweise so ausgeführt, dass er zumindest zwei Verbindungskanäle zwischen dem elektronischen Luftaufbereitungssystem und dem Relaisventil aufnimmt, wobei ein erster Kanal das Relaisventil mit Druckluft versorgt, insbesondere abzweigend nach einem Rückschlagventil des Luftaufbereitungssystems. Ein zweiter Kanal führt vorzugsweise den vom Relaisventil ausgesteuerten und dem Bremszylinder zur Verfügung gestellten Druck über den Flansch einem Drucksensor zu, welcher in der elektronischen Luftaufbereitungsanlage untergebracht ist.

[0024] Bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung werden nachfolgend anhand der zugehörigen Zeichnungen beispielhaft erläutert.

[0025] Es zeigen:

Figur 1 eine teilweise geschnittene und teilweise in Blockschaltbildform ausgeführte schematische Darstellung einer Ausführungsform der erfindungsgemäßen Luftaufbereitungsanlage;

Figur 2 eine teilweise geschnittene und teilweise in Blockschaltbildform ausgeführte schematische Darstellung einer Ausführungsform der erfindungsgemäßen Feststellbremsventilmoduls; und

Figur 3 ein System, bestehend aus der Luftaufbereitungsanlage von Figur 1 und dem Feststellbremsventilmodul von Figur 2, im Zusammenwirken mit weiteren Komponenten einer Nutzfahrzeugbremsanlage.

[0026] Gleiche oder ähnliche Bezugszeichen bezeichnen in den Zeichnungen zumindest teilweise gleiche oder ähnliche Komponenten, die zur Vermeidung von Wiederholungen teilweise nur einmal erläutert werden.

[0027] Figur 1 zeigt eine bevorzugte Ausführungsform der erfindungsgemäßen Luftaufbereitungsanlage. Die Darstellung ist dabei so gewählt, dass innerhalb der elektronischen Luftaufbereitungsanlage 100 vorhandene Komponenten, auf die hier Bezug genommen wird, gestrichelt dargestellt sind, während die erfindungsgemäß vorgesehene Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung 118 im Schnitt gezeigt ist.

[0028] Die elektronische Luftaufbereitungsanlage 100 weist ein Gehäuse 110 auf, dem eine Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung 118 zugeordnet ist, die durch einen im Schnitt dargestellten Flansch 120 gebildet ist. In dem Flansch 120 sind ein erster Luftkanal 122, ein zweiter Luftkanal 124 und ein dritter Luftkanal 126 durch entsprechende Bohrungen ausgebildet. Das freie Ende des ersten Luftkanals 122 bildet einen ersten Anschluss 112, das freie Ende des zweiten Luftkanals 124 bildet einen zweiten Anschluss 114 und das freie Ende des dritten Luftkanals 126 bildet einen dritten Anschluss 116. Diese Anschlüsse 112, 114, 116 sind dazu vorgesehen, mit korrespondierenden Anschlüssen eines Feststellbremsventilmoduls 200 zusammenzuwirken, wie es später noch näher erläutert wird. Um ein derartiges Feststellbremsventilmodul an dem Flansch 120 befestigen zu können, weist dieser zumindest zwei Gewindebohrungen 130, 132 auf. Aus dem Gehäuse 110 sind weiterhin ein Bedieneinrichtungsanschluss 152, ein Anhängersteuerventilanschluss 154 und ein Druckluftvorratsanschluss 156 herausgeführt. Weiterhin umfasst die elektronische Luftaufbereitungsanlage 100 einen Schalldämpfer 158, der mit einer beispielsweise durch die Umgebung gebildeten Drucksenke 310 in Verbindung steht, so dass Druckluft über den Schalldämpfer 158 beispielsweise in die als Drucksenke 310 dienende Umgebung abgelassen werden kann.

[0029] Im Inneren des Gehäuses 110 der elektronischen Luftaufbereitungsanlage 100 ist eine Vielzahl von Komponenten vorgesehen, von denen nur die hier relevanten in gestrichelter Darstellung angedeutet sind. In der Praxis können jedoch beispielsweise sämtliche Komponenten der in der DE 103 41 723 beschriebenen Luftaufbereitungsanlage in dem Gehäuse 110 enthalten sein. In Figur 1 angedeutet sind lediglich eine elektronische Steuereinrichtung 136, ein Drucksensor 128, Ventileinrichtungen 134 und ein Rückschlagventil 150. Der erste Anschluss 112 der Luftaufbereitungsanlage 100 steht über den ersten Luftkanal 122 und einen Leitungsabschnitt 144 mit dem Drucksensor 128 in Verbindung, der seinerseits elektrische Signale mit der elektronischen Steuereinrichtung 136 austauschen kann, wie dies durch den entsprechenden Doppelpfeil angedeutet ist. Der zweite Anschluss 114 der Luftaufbereitungsanlage 100 kann über einen das Rückschlagventil 150 aufweisenden Leitungsabschnitt 138, die Ventileinrichtungen 134 und

einen Leitungsabschnitt 140 mit einem Druckluftvorratsanschluss 156 in Verbindung gebracht werden, sofern die elektronische Steuereinrichtung 136 entsprechende elektrische Signale mit die Ventileinrichtungen 134 ausgibt, wie dies durch den entsprechenden Doppelpfeil angedeutet ist. Der dritte Anschluss 116 der Luftaufbereitungsanlage 100 steht über den dritten Luftkanal 126, einen Leitungsabschnitt 142 und den Schalldämpfer 158 mit der Drucksenke 310 in Verbindung. Von dem Leitungsabschnitt 138 zweigt, bezogen auf die mögliche Strömungsrichtung vor dem Rückschlagventil 150, ein Leitungsabschnitt 148 ab, der zu dem Anhängersteuerventilanschluss 154 führt. Weiterhin zweigt von dem Leitungsabschnitt 138, bezogen auf die mögliche Strömungsrichtung hinter dem Rückschlagventil 150, ein Leitungsabschnitt 146 ab, der zu dem Bedieneinrichtungsanschluss 152 führt.

[0030] Die im vorliegenden Fall interessierende Funktionsweise der elektronischen Luftaufbereitungsanlage 100 wird später anhand von Figur 3 noch näher erläutert.

[0031] Figur 2 zeigt eine bevorzugte Ausführungsform des erfindungsgemäßen Feststellbremsventilmoduls 200, das ein Gehäuse 210 aufweist, dem eine Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung 218 zugeordnet ist. Die Darstellung ist dabei so gewählt, dass innerhalb des Gehäuses 210 enthaltene Komponenten, auf die hier Bezug genommen wird, gestrichelt dargestellt sind, während die Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung 218 im Schnitt dargestellt ist.

[0032] Die Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung 218 ist durch einen Flansch 220 gebildet. In dem Flansch 220 sind ein erster Luftkanal 222, ein zweiter Luftkanal 224 und ein dritter Luftkanal 226 durch entsprechende Bohrungen gebildet. Das freie Ende des ersten Luftkanals 222 bildet einen ersten Anschluss 212, das freie Ende des zweiten Luftkanals 224 bildet einen zweiten Anschluss 214 und das freie Ende des dritten Luftkanals 226 bildet einen dritten Anschluss 216. Aus dem Gehäuse 210 sind weiterhin ein Feststellbremszylinderanschluss 234 und ein Steueranschluss 236 herausgeführt. Das Feststellbremsventilmodul 200 ist dazu vorgesehen, mit einer erfindungsgemäßen Luftaufbereitungsanlage zusammenzuwirken, wie dies später noch näher erläutert wird. Um das Feststellbremsventilmodul 200 mit einer Luftaufbereitungsanlage verbinden zu können, sind im Randbereich des Flansches 220 zwei Bohrungen 230, 232 vorgesehen.

[0033] Im Inneren des Gehäuses 210 ist ein Feststellbremsventil 228 vorgesehen, bei dem es sich um ein 3/2-Relaisventil handelt. Das Feststellbremsventil 228 weist einen ersten Ventilanschluss 238, einen zweiten Ventilanschluss 240 und einen dritten Ventilanschluss 242 auf. Weiterhin weist das Feststellbremsventil 228 einen Steuereingang 244 auf, der mit einem Steuerdruck beaufschlagt werden kann, um das Feststellbremsventil 228 in seine Arbeitsstellung zu bringen. In der dargestellten, durch einen entsprechenden Druck am Steuereingang 244 hervorgerufenen Arbeitsstellung verbindet das Fest-

stellbremsventil 228 den ersten Ventilanschluss 238 mit dem dritten Ventilanschluss 242. Gleichzeitig sperrt es den zweiten Ventilanschluss 240 ab. Bei einem fehlenden oder entsprechend niedrigen Druck am Steuereingang 242 nimmt das Feststellbremsventil 228 eine durch zumindest eine Vorspannfeder erzwungene, nicht dargestellte Ruhestellung ein. In dieser Ruhestellung sperrt das Feststellbremsventil 228 den ersten Ventilanschluss 238 ab. Weiterhin verbindet es den zweiten Ventilanschluss 240 und den dritten Ventilanschluss 242. Der erste Anschluss 212 steht über den ersten Luftkanal 222, einen Leitungsabschnitt 252 und einen Leitungsabschnitt 250 mit dem Feststellbremszylinderanschluss 234 in Verbindung. Der zweite Anschluss 214 steht über den zweiten Luftkanal 224 sowie einen Leitungsabschnitt 246 mit dem ersten Ventilanschluss 238 in Verbindung. Der dritte Anschluss 216 steht über den dritten Luftkanal 226 sowie einen Leitungsabschnitt 248 mit dem zweiten Ventilanschluss 240 in Verbindung. Weiterhin steht der dritte Ventilanschluss 242 mit dem Feststellbremszylinderanschluss 234 über einen Leitungsabschnitt 250 in Verbindung, von dem der Leitungsabschnitt 242 abzweigt. Der Steuereingang 244 des Feststellbremsventils 228 steht über einen Leitungsabschnitt 254 mit dem Steueranschluss 236 in Verbindung.

[0034] Die Funktionsweise des in Figur 2 dargestellten Feststellbremsventilmoduls 200 wird nachfolgend anhand von Figur 3 näher erläutert.

[0035] Figur 3 zeigt ein System, bestehend aus der Luftaufbereitungsanlage 100 von Figur 1 und dem Feststellbremsventilmodul 200 von Figur 2, im Zusammenwirken mit weiteren Komponenten einer Nutzfahrzeugbremsanlage. Gemäß der Darstellung von Figur 3 sind die elektronische Luftaufbereitungsanlage 100 und das Feststellbremsventilmodul 200 über die Flansche 120 und 220 aneinander befestigt. Zu diesem Zweck sind Schrauben 360, 362 durch die Bohrungen 230 und 232 geführt und in den Gewindebohrungen 130 und 132 verschraubt. Die Bezugszeichen 112, 114, 116, 212, 214 und 216 für die ersten bis dritten Anschlüsse der Luftaufbereitungsanlage 100 und des Feststellbremsventilmoduls 300 sind in Figur 3 aus Platzgründen weggelassen. Gleiches gilt für die Bezugszeichen 122, 124, 126, 222, 224 und 226 für die ersten bis dritten Luftkanäle der Luftaufbereitungsanlage 100 und des Feststellbremsventilmoduls 200. Es ist jedoch zu erkennen, dass die beiden ersten, die beiden zweiten und die beiden dritten Anschlüsse ohne die Verwendung von zusätzlichen Leitungen automatisch in Verbindung gebracht werden, wenn die Luftaufbereitungsanlage 100 und das Feststellbremsventilmodul 200 miteinander verbunden werden. Zur Abdichtung können zwischen den Flanschen 120 und 220 gegebenenfalls nicht dargestellte Dichtungseinrichtungen vorgesehen sein, die separat ausgebildet oder dem Flansch 120 und/oder dem Flansch 220 zugeordnet sein können.

[0036] Neben den bereits anhand der Figuren 1 und 2 erläuterten Komponenten sind in Figur 3 weiterhin ein

Druckluftvorrat 300, ein Feststellbremszylinder 320, eine Bedieneinrichtung 330 und ein Anhängersteuerventil 340 angedeutet. Der Druckluftvorrat 300 steht über eine Leitung 359 mit dem Druckluftvorratsanschluss 156 in Verbindung, um dem dargestellten System Druckluft zuzuführen. Die Bedieneinrichtung 330 steht über eine Leitung 350 mit dem Bedieneinrichtungsanschluss 152, über eine Leitung 352 mit dem Steueranschluss 236 und über eine Leitung 356 mit dem Anhängersteuerventil 340 in Verbindung. Bei den Leitungen 350, 352 und 356 handelt es sich um Leitungen, mit denen lediglich Steuerdrücke weitergeleitet werden, weshalb diese Leitungen 350, 352 und 356 einen deutlich kleineren Querschnitt aufweisen können als beispielsweise die Versorgungsleitung 354, die das Anhängersteuerventil 340 mit dem Anhängersteuerventilanschluss 154 verbindet, oder die Leitung 358, die den Feststellbremszylinderanschluss 234 mit dem Feststellbremszylinder 320 verbindet. Die Bedieneinrichtung 330 weist im dargestellten Fall einen vom Fahrer betätigbaren Hebel 332 auf und ist im Führerhaus des Nutzfahrzeugs angeordnet. Daher ist es sehr vorteilhaft, dass die zu der Bedieneinrichtung 330 führenden Leitungen 350, 352 und 356 Leitungen mit kleinem Querschnitt sein können, die sowohl in der Herstellung als auch in der Verlegung kostengünstig sind.

[0037] Nachfolgend wird auf die hier relevante Funktion der in Figur 3 dargestellten Komponenten näher eingegangen. In der dargestellten Stellung des Hebels 332 verbindet die Bedieneinrichtung 330 die Leitung 350 mit der Leitung 352 und der Leitung 356. Dadurch wird der Steuereingang 244 des Feststellbremsventils 228 mit Druck beaufschlagt und das Feststellbremsventil 228 nimmt die dargestellte Arbeitsstellung ein. In dieser Stellung wird der Feststellbremszylinder 320, bei dem es sich um einen Federspeicherzylinder handelt, über das Feststellbremsventil 228, die Flansche 120, 220, das Rückschlagventil 150 und die Ventileinrichtungen 134 mit Druck beaufschlagt, um die Feststellbremse zu lösen. Dem Fachmann ist klar, dass gegebenenfalls mehrere hinsichtlich der Druckluftzu- und -abfuhr parallel geschaltete Feststellbremszylinder vorgesehen sein können. Der dem Feststellbremsventil 228 über die Leitung 352 zugeführte Steuerdruck wird auch dem Anhängersteuerventil 340 zugeführt, über die Leitung 356, so dass an den Anhängeranschlüssen 342 zum Lösen der Feststellbremse eines nicht dargestellten Anhängers geeignete Drücke erzeugt werden können.

[0038] Bewegt der Fahrer den Hebel 332 in die andere, nicht dargestellte Position, so wird die Leitung 350 durch die Bedieneinrichtung 330 verschlossen und die Leitungen 352, 356 werden mit der Drucksenke 310 verbunden. Dadurch bewegt sich das Feststellbremsventil 228 in seine nicht dargestellte Ruhestellung, in der der Feststellbremszylinder 320 über das Feststellbremsventil 228, die Flansche 120, 220, den Schalldämpfer 158 und die entsprechenden Leitungsabschnitte mit der Drucksenke 310 verbunden ist, um den Feststellbremszylinder 320 zu entlüften und somit die Feststellbremse anzulegen.

Aufgrund der drucklosen Leitung 356 erzeugt das Anhängersteuerventil 340 an den Anhängeranschlüssen 342 Drücke, die zum anlegen der Feststellbremse eines nicht dargestellten Anhängers führen.

[0039] Die in der vorstehenden Beschreibung, in den Zeichnungen sowie in den Ansprüchen offenbarten Merkmale der Erfindung können sowohl einzeln als auch in beliebiger Kombination für die Verwirklichung der Erfindung wesentlich sein.

Bezugszeichenliste

[0040]

- | | |
|-----|---|
| 100 | elektronische Luftaufbereitungsanlage |
| 110 | Gehäuse der Luftaufbereitungsanlage |
| 112 | erster Anschluss der Luftaufbereitungsanlage |
| 114 | zweiter Anschluss der Luftaufbereitungsanlage |
| 116 | dritter Anschluss der Luftaufbereitungsanlage |
| 118 | Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung |
| 120 | Flansch der Luftaufbereitungsanlage |
| 122 | erster Luftkanal der Luftaufbereitungsanlage |
| 124 | zweiter Luftkanal der Luftaufbereitungsanlage |
| 126 | dritter Luftkanal der Luftaufbereitungsanlage |
| 128 | Drucksensor |
| 130 | erste Gewindebohrung |
| 132 | zweite Gewindebohrung |
| 134 | Ventileinrichtungen |
| 136 | elektronische Steuereinrichtung |
| 138 | Leitungsabschnitt |
| 140 | Leitungsabschnitt |
| 142 | Leitungsabschnitt |
| 144 | Leitungsabschnitt |
| 146 | Leitungsabschnitt |
| 148 | Leitungsabschnitt |
| 150 | Rückschlagventil |
| 152 | Bedieneinrichtungsanschluss |
| 154 | Anhängersteuerventilanschluss |
| 156 | Druckluftvorratsanschluss |
| 158 | Schalldämpfer |
| 200 | Feststellbremsventilmodul |
| 210 | Gehäuse des Feststellbremsventilmoduls |
| 212 | erster Anschluss des Feststellbremsventilmoduls |
| 214 | zweiter Anschluss des Feststellbremsventilmoduls |
| 216 | dritter Anschluss des Feststellbremsventilmoduls |
| 218 | Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung |
| 220 | Flansch des Feststellbremsventilmoduls |
| 222 | erster Luftkanal des Feststellbremsventilmoduls |
| 224 | zweiter Luftkanal des Feststellbremsventilmoduls |
| 226 | dritter Luftkanal des Feststellbremsventilmoduls |
| 228 | Feststellbremsventil |
| 230 | erste Bohrung |

232 zweite Bohrung
 234 Feststellbremszylinderanschluss
 236 Steueranschluss
 238 erster Ventilanschluss
 240 zweiter Ventilanschluss
 242 dritter Ventilanschluss
 244 Steuereingang
 246 Leitungsabschnitt
 248 Leitungsabschnitt
 250 Leitungsabschnitt
 252 Leitungsabschnitt
 254 Leitungsabschnitt
 300 Druckluftvorrat
 310 Drucksenke
 320 Feststellbremszylinder
 330 Bedieneinrichtung
 332 Handhebel
 340 Anhängersteuerventil
 342 Anhängeranschlüsse
 350 Leitung
 352 Leitung
 354 Leitung
 356 Leitung
 358 Leitung
 359 Leitung
 360 Schraube
 362 Schraube

Patentansprüche

1. Luftaufbereitungsanlage (100), insbesondere elektronisch gesteuerte Luftaufbereitungsanlage (100), zum Versorgen einer Nutzfahrzeugbremsanlage mit Druckluft, mit einem Gehäuse (110) und mit Anschlüssen (112, 114, 116), die dazu vorgesehen sind, mit einem Feststellbremsventilmodul (200) verbunden zu werden, **dadurch gekennzeichnet, dass** dem Gehäuse (110) eine Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung (118) zugeordnet ist.
2. Luftaufbereitungsanlage (100) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** zumindest einer der Anschlüsse (112, 114, 116) im Bereich der Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung (118) angeordnet ist.
3. Luftaufbereitungsanlage (100) nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung (118) einen Flansch (120) umfasst.
4. Luftaufbereitungsanlage (100) nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** in dem Flansch (120) zumindest ein Luftkanal (122, 124, 126) mit einem freien Ende ausgebildet ist, das einen der Anschlüsse (112, 114, 116) bildet.
5. Luftaufbereitungsanlage (100) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Anschlüsse (112, 114, 116) einen ersten Anschluss (112) umfassen, der mit einem in dem Gehäuse (110) untergebrachten Drucksensor (128) in Verbindung steht.
6. Luftaufbereitungsanlage (100) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Anschlüsse (112, 114, 116) einen zweiten Anschluss (114) umfassen, der über die elektronische Luftaufbereitungsanlage (100) mit einem Druckluftvorrat (300) in Verbindung gebracht werden kann.
7. Luftaufbereitungsanlage (100) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Anschlüsse (112, 114, 116) einen dritten Anschluss (116) umfassen, der über die elektronische Luftaufbereitungsanlage (100) mit einer Drucksenke (310) in Verbindung gebracht werden kann.
8. Feststellbremsventilmodul (200) zum Beaufschlagen zumindest eines Feststellbremszylinders (312) einer Nutzfahrzeugbremsanlage mit Druckluft, mit einem Gehäuse (210) und mit Anschlüssen (212, 214, 216), die dazu vorgesehen sind, mit einer Luftaufbereitungsanlage (100) verbunden zu werden, **dadurch gekennzeichnet, dass** dem Gehäuse (210) eine Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung (218) zugeordnet ist.
9. Feststellbremsventilmodul (200) nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet, dass** zumindest einer der Anschlüsse (212, 214, 216) im Bereich der Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung (218) angeordnet ist.
10. Feststellbremsventilmodul (200) nach Anspruch 8 oder 9, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung (218) einen Flansch (220) umfasst.
11. Feststellbremsventilmodul (200) nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** in dem Flansch (220) zumindest ein Luftkanal (222, 224, 226) mit einem freien Ende ausgebildet ist, das einen der Anschlüsse (212, 214, 216) bildet.
12. Feststellbremsventilmodul (200) nach einem der Ansprüche 8 bis 11, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Anschlüsse (212, 214, 216) einen ersten Anschluss (212) umfassen, der mit einem Feststellbremszylinderanschluss (230) in Verbindung steht.
13. Feststellbremsventilmodul (200) nach einem der Ansprüche 8 bis 12, **dadurch gekennzeichnet, dass**

die Anschlüsse (212, 214, 216) einen zweiten Anschluss (214) umfassen, der über ein dem Feststellbremsventilmodul (200) zugeordnetes Feststellbremsventil (228) mit einem Feststellbremszylinderanschluss (234) in Verbindung gebracht werden kann, um den Feststellbremszylinder (320) mit Druck zu beaufschlagen. 5

14. Feststellbremsventilmodul (200) nach einem der Ansprüche 8 bis 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Anschlüsse (212, 214, 216) einen dritten Anschluss (216) umfassen, der über ein dem Feststellbremsventilmodul (200) zugeordnetes Feststellbremsventil (228) mit einem Feststellbremszylinderanschluss (234) in Verbindung gebracht werden kann, um einen Feststellbremszylinder (320) zu entlüften. 10 15

15. Feststellbremsventilmodul (200) nach einem der Ansprüche 8 bis 14, **dadurch gekennzeichnet, dass** es einen Steueranschluss (236) aufweist, über den einem dem Feststellbremsventilmodul (200) zugeordneten Feststellbremsventil (228) zu dessen Ansteuerung Druckluft zugeführt werden kann. 20 25

16. System, umfassend eine Luftaufbereitungsanlage (100) nach einem der Ansprüche 1 bis 7 und ein an dieser befestigtes Feststellbremsventilmodul (200) nach einem der Ansprüche 8 bis 15, wobei die Befestigung über die Feststellbremsventilmodul-Befestigungseinrichtung (118) und die Luftaufbereitungsanlagen-Befestigungseinrichtung (218) vorgenommen ist. 30 35 40 45 50 55

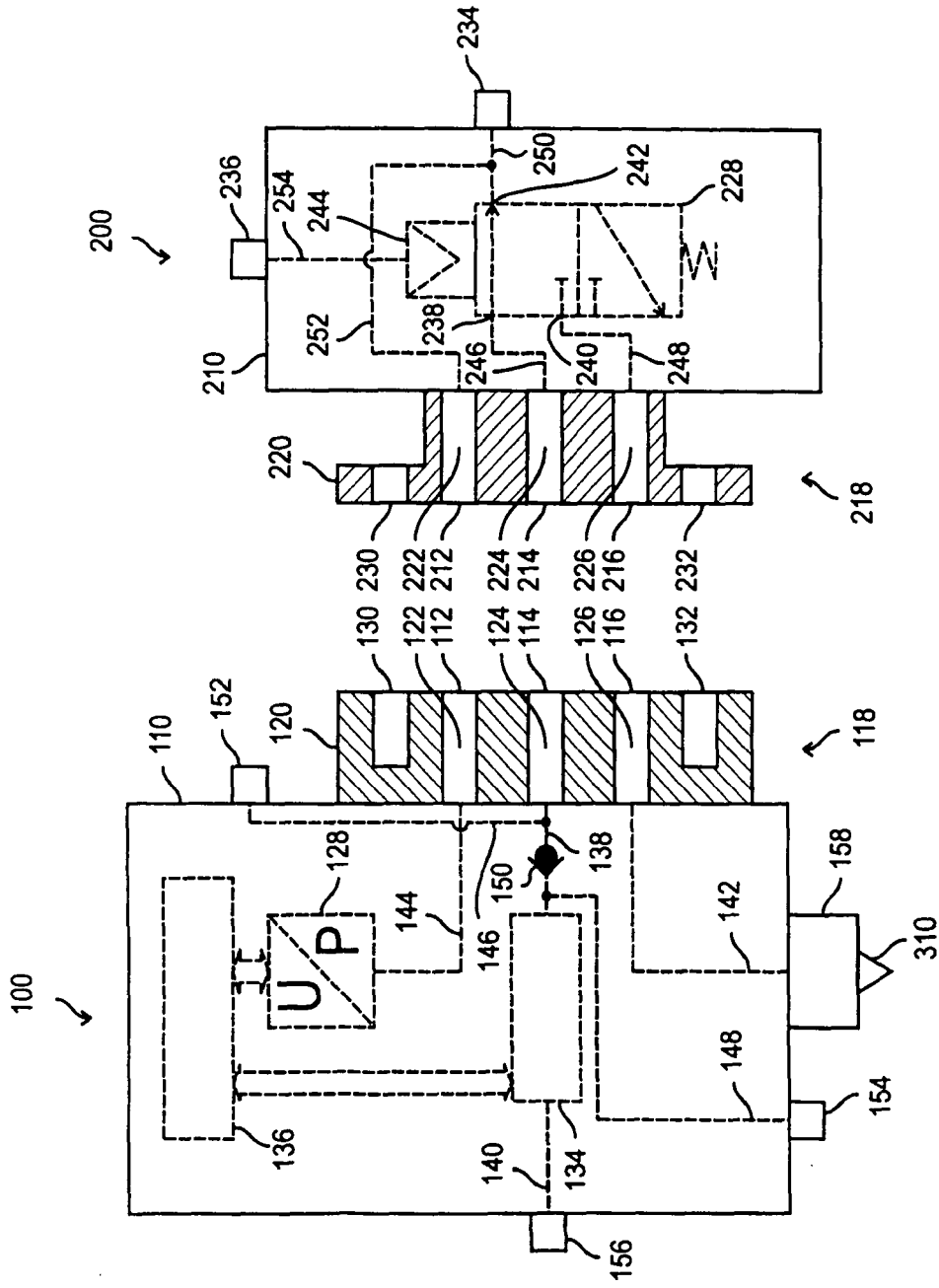


Fig. 2

Fig. 1

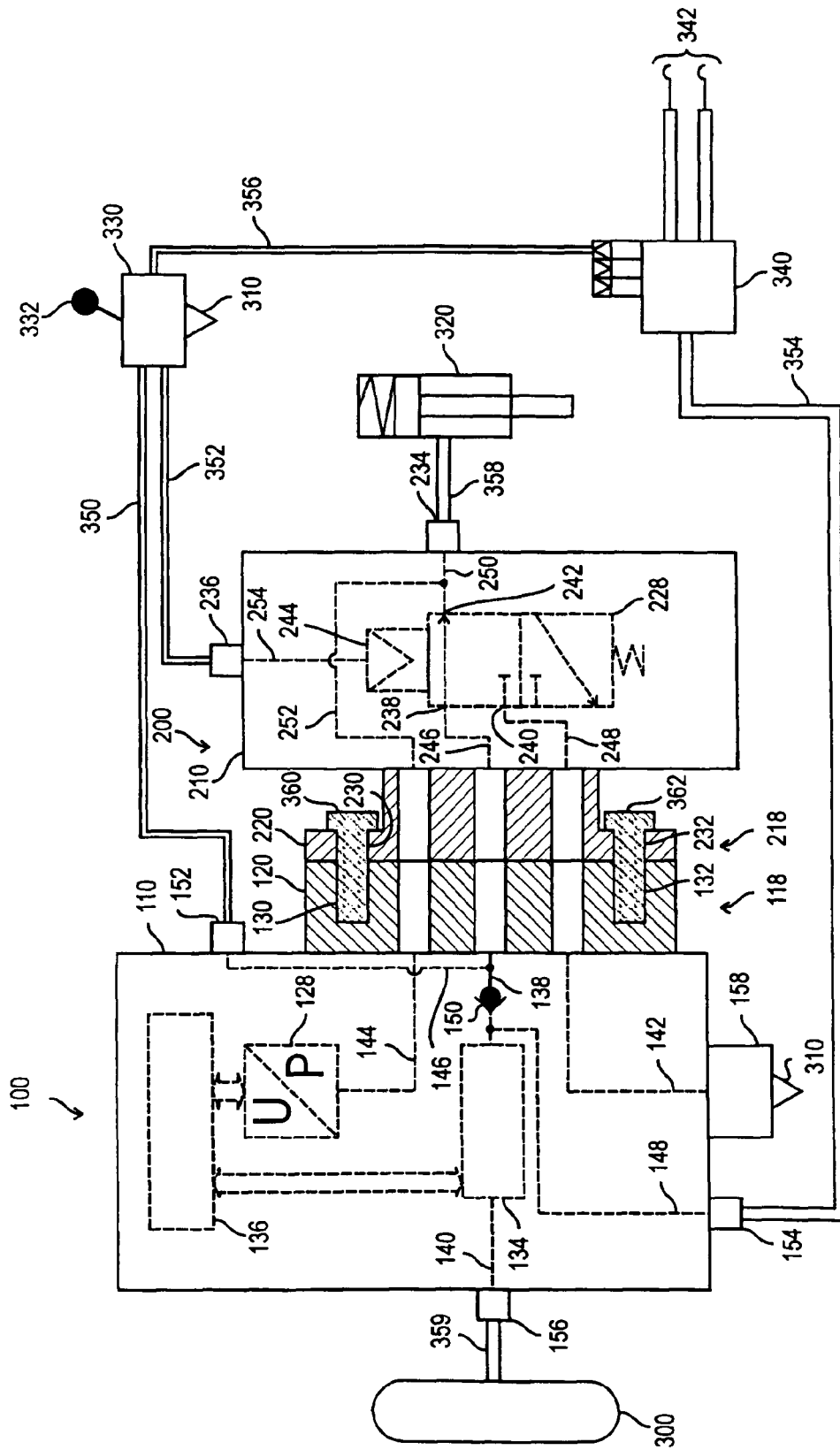


Fig. 3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 06 01 0660

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
D,X	DE 103 41 723 A1 (KNORR-BREMSE SYSTEME FUER NUTZFAHRZEUGE GMBH) 14. April 2005 (2005-04-14) * das ganze Dokument *	1-16	INV. B60T15/04 B60T17/00
A	EP 1 464 556 A (HALDEX BRAKE PRODUCTS GMBH) 6. Oktober 2004 (2004-10-06) * das ganze Dokument *	1-16	
A	EP 0 212 074 A (WABCO WESTINGHOUSE FAHRZEUGBREMSSEN GMBH) 4. März 1987 (1987-03-04) * Zusammenfassung; Abbildungen 1,2 *	1-16	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)
			B60T
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort Den Haag		Abschlußdatum der Recherche 13. Oktober 2006	Prüfer Schroeder, Rainer
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

2
EPO FORM 1503 03.82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 06 01 0660

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patendokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

13-10-2006

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 10341723	A1	14-04-2005	EP	1670670 A1		21-06-2006
			WO	2005025958 A1		24-03-2005

EP 1464556	A	06-10-2004	DE	10314643 A1		21-10-2004
			US	2004199312 A1		07-10-2004

EP 0212074	A	04-03-1987	DE	3527907 A1		12-02-1987
			JP	1933288 C		26-05-1995
			JP	6059823 B		10-08-1994
			JP	62034844 A		14-02-1987
			US	4824178 A		25-04-1989

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

IN DER BESCHREIBUNG AUFGEFÜHRTE DOKUMENTE

Diese Liste der vom Anmelder aufgeführten Dokumente wurde ausschließlich zur Information des Lesers aufgenommen und ist nicht Bestandteil des europäischen Patentdokumentes. Sie wurde mit größter Sorgfalt zusammengestellt; das EPA übernimmt jedoch keinerlei Haftung für etwaige Fehler oder Auslassungen.

In der Beschreibung aufgeführte Patentdokumente

- DE 10341723 [0003] [0029]